

# Manuál pro výpočetní nástroje

Zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje  
oblast Československo

Příloha č. 13 zadávací dokumentace

Září 2015

MT Legal s.r.o., advokátní kancelář







# Obsah

Kapitola	Název	Strana
	Manažerský souhrn	i
1.	Úvod do výpočetních nástrojů	1
1.1	Vysvětlení pojmů	1
1.2	Princip výpočetních nástrojů	2
2.	Pomocný nástroj	4
2.1	List „Nastavení“	4
2.2	List „Vozidla“	4
2.3	List „Technické hodnocení“	6
2.4	List „Stari vozového parku“	7
3.	Závazný nástroj	8
3.1	Struktura cenotvorby	8
3.2	List „NASTAVENI ZADAVATELE“	11
3.2.1	Obecná nastavení	11
3.2.2	Cenotvorba	12
3.2.3	Minimální požadavky na technická kritéria	12
3.2.4	Váhy subkritérií pro Technická kritéria nabídky	12
3.2.5	Vstupy pro hodnocení vlivu spotřební daně na cenu	12
3.3	List „NABIDKA DOPRAVCE“	12
3.3.1	Obecné nastavení	13
3.3.2	Cenotvorba	13
3.3.3	Souhrnná tabulka technických kritérií	13
3.4	List „Technické hodnocení“	14
3.5	List „Finanční hodnocení“	15
3.6	Listy „Cenová nabídka CELKOVA“ a „Cenová nabídka PREPOCTENA“	16
3.7	Listy „Cenová nabídka NAFTA“, „Cenová nabídka CNG“, „Cenová nabídka „ELEKTRO“	16
3.8	List „Cenové indexy“	16
3.9	List „Vypočty indexu“	16
3.10	List „Beh smlouvy“	17
3.10.1	Cena za Vozokm bez přejezdů, tj. dle poptávaného rozsahu Jízdního řádu	17
3.10.2	Cena Vozokm neujetého Spoje	17
3.10.3	Cena za Objížďky	18
3.11	Listy „Vypočty NAFTA“, „Vypočty CNG“, „Vypočty ELEKTRO“	18

## Manažerský souhrn

Manuál pro výpočetní nástroje je pomůckou pro Dopravce, kteří je budou využívat pro přípravu nabídky v Zadávacím řízení veřejné zakázky na zajištění dopravní obslužnosti v oblasti Česko-těšínsko. Dále tento dokument poslouží pro vysvětlení smluvních principů během deseti let trvání Smlouvy, zejména pak procesu stanovení jednotkové ceny za Vozokm pro každý rok na základě cenové indexace a změny Jízdního řádu.

Text je přímými odkazy propojen s výpočetními nástroji připravenými v MS Excel:

- Pomocný nástroj – slouží jako pomůcka pro správné stanovení parametrů užívaných při technickém hodnocení nabídek. Jeho využití je nezávazné.
- Závazný nástroj – je neoddělitelnou součástí nabídky, vychází se z něj při hodnocení nabídek i posléze v celém období trvání veřejné zakázky. Jeho využití je povinné a hodnoty do něj zadávané jsou závazné.

# 1. Úvod do výpočetních nástrojů

Úvodní kapitola vysvětluje, proč jsou s tímto Zadávacím řízením spojené výpočetní nástroje, jaké typy nástrojů může Dopravce využít a jak jsou jejich výstupy závazné z hlediska nabídky i Smlouvy. Kapitola také definuje pojmy používané v tomto dokumentu.

## 1.1 Vysvětlení pojmů

Názvosloví užívané v tomto dokumentu používá několik termínů, jejichž význam zde vysvětlujeme. Pokud není uvedeno jinak, pojmy s velkým písmenem na začátku mají stejný význam, jako ve Smlouvě:

**Zadavatel** (a také **Objednatel**) - Moravskoslezský kraj, se sídlem: 28. října 117, 702 18 Ostrava, IČO: 70890692.

**Dopravce** – uchazeč o veřejnou zakázku vypsanou Zadavatelem; po uzavření Smlouvy smluvní strana Smlouvy.

**Dopravní rok** – znamená období, ve kterém je poskytována Služba, jež počíná dle čl. 11 Smlouvy buď v prosinci příslušného kalendářního roku, nebo v červnu příslušného kalendářního roku v den celostátní změny jízdních řádů dle § 17 odst. 3 Zákona o silniční dopravě, a končí v dvanáctém následujícím kalendářní měsíci v den předcházející celostátní změně jízdních řádů dle § 17 odst. 3 Zákona o silniční dopravě

**Jízdní řád** – souhrnný pojem pro linkové jízdní řády všech linek zahrnutých do veřejné zakázky, pro všechny typy provozu. Pro účely všech výpočtů souvisejících s nabídkou se uvažuje jízdní řád dle Výchozího rozsahu Služby jako pevný předpoklad i pro následující roky.

**Roční ujetá vzdálenost** – součet vzdáleností (Vozokm dle definice ve Smlouvě) ujetých na jednotlivých spojích dle Jízdního řádu vypracovaného Zadavatelem, ve všech typech provozu, za celý Dopravní rok, bez započtení manipulačních (jalových) kilometrů Dopravce.

**Linkový oběh** – turnusový Jízdní řád vypracovaný pro každé vozidlo, které specifikuje oběh vozidla na jednotlivých spojích dle Jízdního řádu, při splnění obecně závazných předpisů regulujících práci řidiče. Linkový oběh může být zajištěn jedním i více řidiči. Linkový oběh může pokrývat jednu i více linek tak, aby vozidlo bylo efektivně využito.

**Výchozí počet Používaných vozidel** – celkový počet Linkových oběhů, které je nutno sestavit, aby byl zcela pokrytý Jízdní řád ve všech typech provozu. Protože je každý Linkový oběh spojen s jedním vozidlem, určuje počet oběhů právě potřebný počet vozidel. Nejsou zde započtena záložní vozidla.

**Velikostní kategorie** – kategorie velikosti vozidel odvozená od celkové délky vozidla v metrech. Je stanovena intervalem, aby bylo možné tolerovat odchylky celkové délky v rámci dané kategorie u různých výrobců vozidel.

**Rok výroby** – pro určení stáří vozidla je rozhodné datum jeho první registrace uvedené v technickém průkazu vozidla. Pro účely výpočtu se nepřihlíží k měsíci ani dni první registrace, pouze k uvedenému roku.

**Palivo** – pohonná hmota nebo energie užívaná vozidlem jako hlavní zdroj pohonu. Při užití směsí v pohonných hmotách rozhoduje o přiřazení k danému druhu paliva majoritní složka pohonné hmoty. Při užití kombinovaných (hybridních) pohonů rozhoduje o přiřazení k danému druhu paliva hlavní typ pohonu, na který je vozidlo primárně konstruováno a u kterého se předpokládá majoritní podíl na dopravních výkonech.

**Klimatizace** – Instalované zařízení pro chlazení celého interiéru vozidla. Pod pojmem klimatizace se neuvažuje zařízení, které zajišťuje chlazení pouze prostoru pracoviště řidiče.

**Nízkopodlažnost** – konstrukce vozidla, která umožňuje přístup prvními dvěma dveřmi do interiéru vozidla v úrovni podlahy, tj. bez užití schodů.

**Průměrné stáří vozového parku** – aritmetický průměr za všechna vozidla dle Výchozího počtu Používaných vozidel nebo Aktualizovaného počtu Používaných vozidel, spočtený pro každé vozidlo jako rozdíl hodnot "Dopravní rok + 1" a "Rok výroby".

**Smlouva** – návrh Smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje – oblast Československo, který je přílohou Zadávací dokumentace.

**Vozokm** - znamená skutečně naměřenou a předem pevně stanovenou vzdálenost v kilometrech mezi jednotlivými zastávkami na Spojích v Lokalitě dle Zastávkových jízdních řádů. Do Vozokm nejsou započítávány přejezdové kilometry, vzdálenosti ujeté v souvislosti s otáčením vozidel a jiné „prázdné kilometry“.

**Výchozí rok** – má význam uvedený v čl. 2.2 Přílohy č. 17 Zadávací dokumentace.

Poznámka: význam ukazatelů v jednotlivých řádcích Cenové nabídky je podrobně komentován v příslušné kapitole Závazného nástroje spolu s návodem na vyplnění požadovaných hodnot.

## 1.2 Princip výpočetních nástrojů

Zadavatel připravil pro Dopravce sadu výpočetních nástrojů, které napomáhají:

- objektivně a jednoznačně vyhodnotit technické a ekonomické parametry nabídek (dílčí hodnotící kritéria);
- indexovat Jednotkovou cenu za Vozokm na základě zvolených indexů;
- vypočítat změny Jednotkové ceny za Vozokm při změně Jízdního řádu nad určené pásmo změny Roční ujeté vzdálenosti, která rovněž zohlední Aktualizovaný počet Používaných vozidel.

Je tedy vhodné věnovat použití nástrojů patřičnou pozornost, neboť jejich výstupy určí nejen celkové bodové hodnocení nabídky, ale také ekonomickou část fungování Smlouvy po celou dobu jejího trvání.

Dopravci mají k dispozici dva nástroje:

- **Pomocný nástroj** – slouží jako pomůcka pro správné zpracování nabídky. Výstupem tohoto nástroje jsou hodnoty, které lze přímo vložit do výpočtu hodnocení nabídek v dílčím hodnotícím kritériu „Technická kritéria nabídky“ v Závazném nástroji (viz dále). Dopravci využijí Pomocný nástroj na základě své vlastní úvahy, mohou však postupovat samostatným způsobem a nástroj nevyužít. Užití nástroje je nezávazné, nemá vliv na posuzování a hodnocení nabídky, není součástí nabídky.



- **Závazný nástroj** – je neoddělitelnou součástí nabídky, Dopravce závazně vyplní požadované hodnoty, z nástroje se vychází při hodnocení nabídek i posléze v celém období trvání veřejné zakázky. Výstupem tohoto nástroje jsou tabulky hodnocení dílčích hodnotících kritérií "Technická kritéria nabídky" a "Nabídková cena". Dále jsou zde připravené výpočty cen v průběhu trvání Smlouvy, zahrnující indexaci cen v dalších letech trvání Smlouvy a změnu jednotkové ceny při změně Roční ujeté vzdálenosti nad určené pásmo.

Oba nástroje jsou sestavené v programovém prostředí Microsoft Excel. Dopravce zde vyplňuje pouze žlutě a červeně podbarvené buňky; ostatní části nástroje jsou uzamčené.

## 2. Pomocný nástroj

Pomocný nástroj slouží jako pomůcka pro správné zpracování nabídky. Kapitola popisuje způsob, jakým lze nástroj prakticky využít. Rovněž je doplněn popis přepočtu vstupních dat na výstupní technické parametry, které lze vložit do Závazného nástroje. Kapitola je užitečná i pro Dopravce, který nechce Pomocný nástroj využít, avšak potřebuje porozumět procesu výpočtu technických parametrů (dílčích hodnotících kritérií v kritériu „Technická kritéria nabídky“).

### 2.1 List “Nastavení”

Na tomto listu jsou uvedené hodnoty obecného nastavení celého nástroje, které provádí Zadavatel (oranžové podbarvení) a Dopravce (žluté a červené podbarvení).

#### Práce s listem

Do buňky **H8** Dopravce zadá Výchozí počet Používaných vozidel, která bude potřebovat k zajištění úplné obsluhy Jízdního řádu předepsaného Zadavatelem. Tento údaj v sobě nezahrnuje vozidla zálohy. Stanovení hodnoty Výchozího počtu Používaných vozidel je čistě na provozní úvaze Dopravce a umožňuje optimalizaci provedenou v mantinelech Jízdního řádu.

### 2.2 List „Vozidla“

Tento list slouží k tomu, aby Dopravce:

- rozvrhl použití vozidel v jednotlivých letech trvání Smlouvy, včetně obměny vozového parku;
- specifikoval pro každé vozidlo jeho charakteristiky a výbavu, které jsou následně předmětem hodnocení nabídky a sledování v průběhu trvání Smlouvy.

Z vyplněného listu by tedy mělo být patrné, jaká vozidla Dopravce zařadí do vozového parku, s jakou charakteristikou / výbavou budou tato vozidla provozována a kdy bude docházet k obměně vozidel za novější typy.

#### Práce s listem

Dopravce opět pracuje pouze se žlutě a červeně podbarvenými buňkami. Doporučujeme postupovat po řádcích. Příklad níže je uvedený pro úplné zadání jednoho vozidla, prvního v pořadí, tj. na řádce **29**.

Vyplnění první buňky **C29** je volitelné. Dopravce zde může uvést identifikaci vozidla, která poslouží pro jeho snazší orientaci v tabulce - například registrační značku, typ vozidla nebo jiný údaj. Buňka může zůstat prázdná, pokud Dopravce nechce vozidlo nějak označovat pro svou potřebu.

Dále bude Dopravce volit z přednastavených hodnot pro charakteristiku vozidla:

- buňka **D29** pro Velikostní kategorii;
- buňka **E29** pro Rok výroby;
- buňka **F29** pro Palivo;

Poté stejným způsobem zvolí odpověď „ano“ nebo „ne“ na otázky k výbavě vozidla; konkrétně zda je vozidlo vybaveno:

- Klimatizací v buňce **G29**;
- Nízkopodlažností v buňce **H29**.

Poslední částí tabulky je přiřazení jednotlivých Dopravních let, kdy Dopravce plánuje, že bude vozidlo zasahovat do provozu na daném Linkovém oběhu. V buňkách **I29:R29** se vždy volí „ano“ nebo „ne“ jako odpověď na otázku, zda dané vozidlo bude v provozu na daném Linkovém oběhu pro konkrétní Dopravní rok. Zadávat lze libovolný začátek nebo konec nasazení vozidla v rámci zakázky, dokonce i přerušení, vše výběrem možností „ano“ nebo „ne“ v jednotlivých Dopravních letech.

Při zařazení nového vozidla je rozhodující, zda bude v provozu již na začátku Dopravního roku. Pokud bude vozidlo pořízeno až v průběhu daného Dopravního roku a do provozu zasáhne ještě v tom daném roce, zvolí se „ano“ až pro následující Dopravní rok. Jako příklad uveďme: v průběhu Dopravního roku 2017 bude zakoupeno nové vozidlo s rokem výroby 2018. U tohoto vozidla bude první Dopravní rok vozidla v provozu uveden 2018. Do té doby bude v provozu ponecháno předchozí vozidlo, tj. až po Dopravní rok 2017 včetně, přestože v průběhu tohoto roku bude z provozu vyřazeno.

Když vozidlo nebude nasazováno po celou dobu trvání Smlouvy (tzn. ve sloupcích **I:R** příslušného řádku se někde objeví „ne“) a má být nahrazeno jiným vozidlem, doporučujeme nejpréhlednější postup:

- na nový řádek zvolit nové nahrazující vozidlo (v našem příkladu pod pořadové číslo 2, tj. do řádky **30**);
- doplnit charakteristiku a výbavu nového vozidla (v buňkách **D30:H30**);
- v části tabulky přiřazení jednotlivých Dopravních let (v buňkách **I30:R30**) zvolit „ano“ tam, kde v předchozím řádku pro nahrazované vozidlo Dopravce uvádí „ne“.

Příklad je patrný rovněž z obrázku níže:

Identifikace vozidla		Charakteristika vozidla			Dopravní rok vozidla v provozu									
Pořadové číslo	Označení vozidla	Velikostní kategorie	Rok výroby	Palivo	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	2T81245	10 -11 m	2013	nafta	ano	ano	ano	ano	ano	ne	ne	ne	ne	ne
2	SOR 10,5	10 -11 m	2020	nafta	ne	ne	ne	ne	ne	ano	ano	ano	ano	ano

Vyplňování tabulky pokračuje až do té doby, než všechny Dopravní roky mají přiřazeno tolik vozidel, kolik činí Výchozí počet Používaných vozidel, uvedený v listu „Nastavení“. K dispozici je celkem 100 řádků číslo **29:128**. Po dokončení zadávání dat je tak plně pokryta obsluha Jízdního řádu konkrétními vozidly. Na místě je připomenout, že pro účely výpočtu uvažujeme stejný Jízdní řád po celé období 10 let.

### Průběžné výpočty

Výsledky výpočtu pro veškerou sledovanou charakteristiku a výbavu vozidel může Dopravce sledovat ve sloupcích **AE:AP**. Sumarizace výsledků potřebných pro technické posouzení a hodnocení je pak provedena v následujícím listu „Technické hodnocení“.

### Kontrola správného zadání

Protože se ve specifikaci vozidel zadává poměrně hodně údajů, což by mohlo vést k chybám, obsahuje tento list kontrolní nástroj, který ověří úplnost zadaných údajů: v buňkách **AT29:BC33** musí být v každém roce a pro každý parametr zadáno tolik údajů, kolik je Výchozí počet Používaných vozidel.

- Nižší číslo by znamenalo, že u některého z vozidel nebyl daný parametr zadán (odchylka je indikována červeným podbarvením).
- Vyšší číslo by znamenalo, že vozidel pro daný Dopravní rok bylo zadáno více, než je potřebný počet vozidel (odchylka je opět indikována červeným podbarvením).

## 2.3 List „Technické hodnocení“

Na tomto listu již Dopravce nic nezadá, naopak může zde vidět výsledky své nabídky, jak bude posuzována a následně hodnocena v rámci hodnocení dílčího hodnotícího kritéria „Technická kritéria nabídky“. Pokud chce vypočtený počet bodů za technická kritéria změnit, lze to provést zásahem do nastavení vozidel na předchozím listu. Změna se projeví automatickým přepočtem ihned, což lze považovat za hlavní výhodu použití Pomocného nástroje.

V první tabulce (buňky **B5:M8**) je proveden finální výpočet bodového hodnocení pro jednotlivá sub-kritéria, která se Zadavatel rozhodl hodnotit v rámci hodnocení dílčího hodnotícího kritéria „Technická kritéria nabídky“.

První krok výpočtu probíhá tak, že pro každé sub-kritérium je spočítán aritmetický průměr z každoročních relativních podílů vozidel nabízených v daném standardu proti celkovému počtu Používaných vozidel. Tyto výsledky jsou patrné v buňkách **D6:D8**. Protože nejlepší nabídkou je ve všech případech dosažení 100% relativního podílu, odpovídá počet přidělených bodů v buňkách **H6:H8** procentuálním hodnotám v buňkách **D6:D8**.

V druhém kroku pak následuje převážení získaných bodů vahami sub-kritérií v buňkách **J6:J8** určených Zadavatelem. Převážení, tedy konečný počet bodů v součtu za hodnocení jednotlivých sub-kritérií v rámci dílčího hodnotícího kritéria „Technická kritéria nabídky“, je pak sečten do buňky **L10**.

Níže umístěná „Souhrnná tabulka technických kritérií“ (buňky **B16:M26**) nabízí výsledky každoročních relativních podílů vozidel nabízených v daném standardu proti počtu Používaných vozidel. Hodnoty zde uvedené lze proto přímo vložit do Závazného nástroje (list „NABIDKA DOPRAVCE“ viz samostatnou kapitolu). Dopravce se tím zavazuje splnit nebo překonat hodnoty relativních podílů vozidel uváděných pro následující technická kritéria:

- Velikostní kategorie (kritérium „11.5 – 13.0 m“)
- Palivo (kritérium „CNG“ a kritérium „elektro“)
- Klimatizace (kritérium „ano“)
- Nízkopodlažnost (kritérium „ano“)

Připomeňme, že tato souhrnná tabulka je důležitá ve třech souvisejících dopadech:

- Dopravce podle ní obdrží body v rámci hodnocení dílčího hodnotícího kritéria „Technická kritéria nabídky“;
- Dopravce se jí zavazuje, že dodrží relativní podíly vozidel výše zmíněných kritérií za každý Dopravní rok;
- Dopravce jí prokazuje, že splnil minimální požadavky technických kritérií (podrobněji viz dále).

Tabulka „Minimálních požadavků na technická kritéria“ (buňky **B31:M41**) určuje pro každý Dopravní rok minimální hodnoty vybraných kritérií, které Zadavatel požaduje splnit. Stejně jako v předchozí „Souhrnné tabulce technických kritérií“ jsou zdejší hodnoty vyjádřené relativně vůči počtu Používaných vozidel. Porovnáním minimálních a nabízených relativních podílů tak lze snadno ověřit, zda Dopravce požadavky Zadavatele splnil.

Pokud by některá z vypočtených hodnot pro kritéria vozového parku nesplnila minimální požadavky Zadavatele, podbarví se tato hodnota červeně v „Souhrnné tabulce technických kritérií“ (buňky **B16:M26**).

## 2.4 List „Stari vozového parku“

Závěrečná „Souhrnná tabulka stáří vozového parku“ (buňky **B5:M9**) je dalším automaticky generovaným výstupem ze zadání na listu „Vozidla“. Smyslem tabulky je porovnat nabídku Dopravce s nejvýše přípustným stářím vozového parku ze strany Zadavatele:

- Průměrné stáří vozového parku, spočtené aritmetickým průměrem za 10 let (buňka **D16**);
- Průměrné stáří vozového parku, spočtené pro každý Dopravní rok (buňky **D17:M17**)
- Nejvyšší stáří vozidla, spočtené pro každý Dopravní rok (buňky **D58:M58**)

Obsah „Souhrnné tabulky stáří vozového parku“ je pro Dopravce informativní a nezadáva se do Závazného nástroje. Přesto bude Zadavatel každoročně kontrolovat, zda Dopravce nejvýše přípustné stáří nepřekročil.

## 3. Závazný nástroj

Závazný nástroj je neoddělitelnou součástí nabídky, vychází se z něj při posouzení a hodnocení nabídek i posléze v celém období trvání Smlouvy. Kapitola obsahuje podrobný návod, jak nástroj z pohledu Dopravce využít nejen pro správné zadání hodnot, ale také pro vlastní ověření finančních a technických parametrů v celém období veřejné zakázky.

### 3.1 Struktura cenotvorby

Závazný nástroj užívá ve svých výpočtech jednotnou strukturu cenotvorných položek, převzatou ze Čtvrtletního výkazu o činnosti dopravců autobusové dopravy Dop (MD) 2-04, Oddíl II. Náklady a tržby z přepravní činnosti. Některé položky požaduje Zadavatel ve větší podrobnosti.

V souladu s výhradou v čl. 8.1 Zadávací dokumentace Dopravce není oprávněn v jednotlivých položkách uvést nulové položky, pokud jeho náklad skutečně není nulový, či pole nevyplnit, jinak jeho nabídka bude vyřazena ze Zadávacího řízení. Uchazeč je rovněž povinen respektovat rozdělení nákladů do jednotlivých ukazatelů, a to zejména s ohledem na stanovený způsob jejich indexace (viz list Cenové indexy) a stanovené rozdělení vázanosti nákladů na Vozokm, vozidla nebo fixní podíl.

#### Řádek 11 – Pohonné hmoty a oleje

Dělí se na podřádky:

- Řádek 11a zahrnuje spotřebu nafty;
- Řádek 11b zahrnuje spotřebu CNG;
- Řádek 11c zahrnuje spotřebu elektrické energie;
- Řádek 11d zahrnuje oleje, maziva a příměsi.

Do položek 11a až 11c patří i spotřeba pohonných hmot na vytápění vozidel v zimním období dle norem.

#### Řádek 12 – Přímý materiál a energie

Zahrnuje přímý materiál spotřebovaný přímo na autobus (např. nové pneumatiky, protektory a příslušenství (duše, ventilký), náhradní díly a materiál na běžné opravy, spojovací materiál, elektromateriál, čisticí a mycí potřeby, nemrznoucí směsi, uniformy, pracovní a ochranné pomůcky).

#### Řádek 13 – Opravy a udržování

Zahrnuje náklady za provedené externí opravy, vyjádřené fakturami, nebo opravy ve vlastní režii, snížené o spotřebu materiálu, pokud je uvedena na řádku 12.

#### Řádek 14 – Odpisy

Dělí se na podřádky:

- Podřádek 14a zahrnuje účetní odpisy autobusů (v případě autobusů již pořízených s využitím investiční dotace ve výši snížené o obdrženou dotaci);
- Podřádek 14b zahrnuje účetní odpisy hmotného investičního majetku, který je spojen s linkovou autobusovou dopravou (odbavovací strojky, odpisy budov), a účetní odpisy investičního majetku,

souvisejícího s informačním systémem, předprodejem jízdenek a pokladní činnosti (v případě majetku již pořízených s využitím investiční dotace ve výši snížené o obdrženou dotaci).

#### Řádek 15 – Leasing (pronájem)

Obsahuje náklady na leasing na dopravní prostředky a zařízení, související s provozem veřejné linkové dopravy, časově rozlišené dle platných leasingových smluv, případně pronájmy základních prostředků od externích pronajímatelů. Nezahrnuje finanční náklady uvedených služeb. I v této položce je nutno uvést částku sníženou případně o již obdrženou dotaci.

#### Řádek 16 – Přímé mzdy

Dělí se na podřádky:

- Podřádek 16a zahrnuje náklady na mzdy řidičů; v souladu s čl. 7.7 Smlouvy je Dopravce povinen zajistit, že minimální měsíční hrubá mzda řidičů Používaných vozidel bude odpovídat alespoň 1,5násobku minimální mzdy stanovené ke dni podání Nabídky; Dopravce je povinen tento podřádek vyplnit při respektování tohoto požadavku, jinak jeho nabídka bude vyřazena ze Zadávacího řízení!
- Podřádek 16b zahrnuje náklady na mzdy technicko hospodářských pracovníků, plně řídících autobusovou dopravu, a ostatních zaměstnanců, zabezpečujících provoz autobusové dopravy (revizoři, přepravní pokladny, informátoři, průvodčí, uklízečky, pracovníci autobusových nádraží atd.)

Nesmí zde být účtovány mzdy režijních a dalších pracovníků, ty musí být zahrnuty v položce „režijní náklady“.

#### Řádek 17 – Sociální a zdravotní pojištění

Tato kalkulační položka zahrnuje příspěvky hrazené zaměstnavatelem z mezd vyplacených zaměstnancům v položce na řádku 16. Jde o pojistné na sociální zabezpečení, příspěvek na státní politiku zaměstnanosti, pojistné na zdravotní a nemocenské pojištění. Do kalkulace nesmí být zahrnovány náklady nad rámec zákonem stanovené povinnosti.

Dělí se na podřádky:

- Podřádek 17a zahrnuje náklady na sociální a zdravotní pojištění řidičů;
- Podřádek 17b zahrnuje náklady na sociální a zdravotní pojištění technicko hospodářských pracovníků, plně řídících autobusovou dopravu, a ostatních zaměstnanců, zabezpečujících provoz autobusové dopravy (analogicky s podřádkem 16b)

#### Řádek 18 – Cestovné

Obsahuje náklady podle zákona č.262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů, vztahované na zaměstnance v rozsahu odpovídající položce na řádku 16.

#### Řádek 19 – Úhrada za použití infrastruktury

Jedná se např. o pronájem infrastruktury vztahující se k veřejné linkové dopravě, poplatky za užívání autobusových nádraží, atd.

#### Řádek 20 – Silniční daň

Hodnota je implicitně stanovena jako nulová. V současné době jsou autobusy zabezpečující linkovou osobní vnitrostátní přepravu od silniční daně osvobozeny za předpokladu, že ujedou pro tento účel více než 80 % kilometrů z celkového počtu kilometrů jimi ujetých ve zdaňovacím období.

#### Řádek 21 – Elektronické mýtné

Zahrnuje náklady na mýtné za užívání určených pozemních komunikací dle nařízení vlády č. 484/2006 Sb., v platném znění. Výše jednotkového nákladu pro první Dopravní rok je vypočtena Zadavatelem.

#### Řádek 22 – Pojištění zákonné odpovědnosti

Obsahuje náklady na pojistné ze zákonné odpovědnosti za provoz autobusů podle platných právních předpisů vztahených na linkovou autobusovou dopravu, včetně nákladů havarijního pojištění. Součástí je i povinné pojistné za pracovní úrazy a nemoci z povolání zaměstnanců, pojištění sedadel.

#### Řádek 23 – Ostatní přímé náklady

Obsahuje ostatní přímé náklady, které lze vztáhnout k autobusové dopravě. Jde zejména o náklady na provoz nocležen, náklady na provoz autobusových nádraží a předprodejních zařízení, školení řidičů, udržování a provoz zastávek a označnicků, informatiku, AMS, provoz služebních vozidel, úroky z úvěrů včetně poplatků, technické prohlídky autobusů.

#### Řádek 24 – Ostatní služby

Ostatní náklady, nezařazené do žádné ze shora uvedených položek.

#### Řádek 25 – Režijní náklady

Jde o osobní, věcné a finanční náklady (kromě finančních nákladů za pořízení vozidel), vznikající provozem autobusové dopravy, nebo na jejichž vzniku se autobusová doprava podílí, které nelze určit v závislosti na smluvním objemu dopravních nebo přepravních výkonů a které nebyly uvedeny v předchozích položkách. Jedná se o režijní náklady vlastního střediska autobusové dopravy a o podíl režie správní, který odpovídá autobusové dopravě.

#### Řádek 26 – Náklady celkem

Součet řádků 11 až 25.

#### Finanční náklady

Finanční náklady pouze za pořízení vozidel, ostatní finanční náklady jsou v ř. 25 – režijní náklady.

#### Zisk

Kalkulační zisk Dopravce. V souladu s výhradou v čl. 8.1 Zadávací dokumentace není přípustné uvedení zisku v nulové výši, jinak nabídka Dopravce bude vyřazena ze Zadávacího řízení.



## Poplatek KODIS

Tato položka není předmětem nabídky Dopravce, její výši určuje Zadavatel.

## 3.2 List „NASTAVENI ZADAVATELE“

Tento list v sobě sdružuje veškerá nastavení ze strany Zadavatele, rozdělená do oblastí:

- obecných nastavení;
- cenotvorby z hlediska podílu variabilních a fixních nákladů u vybraných položek;
- minimálních požadavků na technická kritéria;
- vah sub-kritérií pro hodnocení dílčího hodnotícího kritéria „Technická kritéria nabídky“;
- vstupů pro hodnocení vlivu spotřební daně na cenu CNG.

### 3.2.1 Obecná nastavení

Výchozí rok v buňce **H6** je zadán jako 2016 ve smyslu čl. 2.2 Přílohy č. 17 Zadávací dokumentace. Jeho význam v Závazném nástroji je pouze ve vztahu k výpočtu průměrné ceny za Vozokm pro CNG. Zadavatel výslovně uvádí, že v případě posunu Výchozího roku ve smyslu čl. 2.2 Přílohy č. 17 Zadávací dokumentace, nedochází k žádné úpravě ve způsobu hodnocení obdržených nabídek.

Pásmo bez úpravy Jednotkové ceny je zadáno intervalem od hodnoty **F8** do hodnoty **H8**. Vázáno je na Výchozí rozsah Služby zadáný v buňce **H10**. Nastavení pásma je podstatné při každoročním výpočtu jednotkové ceny za poptávaný Vozokm:

- pokud je pro daný Dopravní rok poptávána Roční ujetá vzdálenost v rámci uvedeného intervalu, nemění se jednotková cena pro daný typ pohonu jinak než přepočtem pomocí cenových indexů a na základě podílů pohonů v příslušném Dopravním roce.
- pokud je pro daný Dopravní rok poptávána Roční ujetá vzdálenost nad rámec uvedeného intervalu, mění se jednotková cena pohonu celkovým přepočtem podle Roční ujeté vzdálenosti, dále podle poměru mezi Aktualizovaným počtem Používaných vozidel a Výchozím počtem Používaných vozidel a také s pomocí cenových indexů a na základě podílů pohonů v příslušném Dopravním roce.

Maximální přípustná cena za Vozokm ve Spojích je stanovena pro všechny tři typy pohonu Nafta, CNG a Elektro v buňkách **H13:H15**. Zahrnuje veškeré náklady, zisk a poplatek KODIS, jak je sečteno do „Celkové částky“ v tabulkách cenotvorných položek.

Poplatek KODIS zadáný v buňce **H17** je určen Zadavatelem a je jednou z cenotvorných položek.

Jednotkový náklad za elektronické mýtné v prvním Dopravním roce je vypočten Zadavatelem na základě využívání zpoplatněné silniční a dálniční sítě dle Jízdního řádu. Hodnota v buňce **H18** je přímo jednou z cenotvorných položek vstupující do listu „Nabídka dopravce“.

Přepočtená nabídka vystihuje scénář, který je součástí hodnocení dílčího hodnotícího kritéria „Nabídková cena“. Kromě základní cenové nabídky zpracované Dopravcem na Výchozí rozsah Služby a Výchozí počet Používaných vozidel bude Zadavatel hodnotit fiktivní situaci, kdy dojde k poklesu Výchozího rozsahu Služby o hodnotu **H20** a počet Používaných vozidel poklesne na hodnotu **H21**. Váha „Přepočtené cenové nabídky“ v hodnocení dílčího hodnotícího kritériuma „Nabídková cena“ je uvedena v buňce **H23**. Dopad přepočtené nabídky doporučujeme sledovat na listu „Finanční hodnocení“.

Zápornou úpravu indexu spotřebitelských cen volí v buňce **H26** Zadavatel volí pro účely výpočtu cenových indexů – blíže v listu „Cenove indexy“.

### 3.2.2 Cenotvorba

Cenotvorba sestavená ve struktuře podle kapitoly 3.1 obsahuje dělení nákladových položek na:

- variabilní podle Vozokm;
- variabilní podle vozidel;
- fixní.

Zadavatel pro některé nákladové položky v oblasti **G33:H57** pevně stanovuje podíl variabilních nákladů a jeho přidělení na složku vázanou na Vozokm a nebo na vozidla. Zbývající podíly jsou předmětem doplnění ze strany Dopravce na jiném listu „NABIDKA DOPRAVCE“, který popisujeme dále v textu.

### 3.2.3 Minimální požadavky na technická kritéria

Tabulka „Minimálních požadavků na technická kritéria“ (buňky **B63:M73**) určuje pro každý rok minimální hodnoty vybraných kritérií, které Zadavatel požaduje splnit. Hodnoty jsou vyjádřené relativně vůči počtu Používaných vozidel. Porovnáním minimálních a nabízených relativních podílů tak lze snadno ověřit, zda Dopravce požadavky Zadavatele splnil.

### 3.2.4 Váhy subkritérií pro Technická kritéria nabídky

Tabulka shrnuje nastavení vah pro hodnocení dílčího hodnotícího kritéria „Technická kritéria nabídky“ s ohledem na uvedená sub-kritéria v buňkách **D79:D81**.

### 3.2.5 Vstupy pro hodnocení vlivu spotřební daně na cenu

Již lze počítat s navýšením cen CNG na základě zákonem zakotveného harmonogramu pro navýšení spotřební daně.<sup>1</sup> Přístup k výpočtu indexu pro CNG je zakotven v příloze Smlouvy „Výpočet Kompenzace“ a zohledňuje tento již známý vývoj. Jako jediná položka je tento zákonem daný vývoj v ceně CNG promítnuta do ekonomického hodnocení nabídek, a to prostřednictvím výpočtů na řádku **8** v listu „Cenova nabídka CNG“. V buňkách **H86**, **H87** a **E90:O90** Zadavatel nastavuje podmínky pro výpočet dopadu plánovaného navýšení spotřební daně na CNG do ceny Dopravce.

## 3.3 List „NABIDKA DOPRAVCE“

Tento list souhrnně obsahuje veškerá nastavení parametrů, zadávaných ze strany Dopravce. Vyplňují se pouze žlutě a červeně podbarvené buňky. List je rozdělen do oblastí:

- obecného nastavení;
- cenotvorby;
- souhrnné tabulky technických kritérií.

Veškeré hodnoty zadávané Dopravcem na tomto listu jsou závazné.

---

<sup>1</sup> Část čtyřicátá pátá, čl. LXXII, § 6 zákona č. 261/2007 Sb., o stabilizaci veřejných rozpočtů.

### 3.3.1 Obecné nastavení

V horní části listu Dopravce zadá do buňky **I4** nabízený Výchozí počet Používaných vozidel, která bude potřebovat k zajištění úplné obsluhy Jízdního řádu předepsaného Zadavatelem. Tento údaj v sobě nezahrnuje vozidla zálohy. Stanovení Výchozího počtu Používaných vozidel je čistě na provozní úvaze Dopravce a umožňuje optimalizaci provedenou v mantinelech Jízdního řádu.

Pokud Dopravce využil Pomocný nástroj pro výpočet technických kritérií, doporučujeme zkontrolovat, že zadaná hodnota Výchozího počtu Používaných vozidel souhlasí s hodnotu dosazenou do Závazného nástroje (blíže v kapitole 2.1).

### 3.3.2 Cenotvorba

V oblasti cenotvorby Dopravce zadává dva typy údajů do jednotné struktury dle kapitoly 3.1:

- podíl variabilních nákladů u vybraných řádků, s rozdělením na složku vázanou na Vozokm a na složku vázanou na vozidla (zbývající podíl fixních nákladů je dopočítán automaticky);
- jednotkové náklady za Vozokm předepsané Jízdním řádem, vyplňuje se u všech řádků, s rozdělením podle typu pohonu na naftu, CNG a elektro.

V oblasti **G16:H34** do žlutě či červeně podbarvených buněk Dopravce zadává procentuální podíl variabilních nákladů; ve sloupci G pro náklady vázané na Vozokm, ve sloupci H pak pro náklady vázané na vozidla. Zadávané hodnoty jsou v celých procentech.

Ve sloupci **J11:J34** Dopravce zadá jednotkové náklady za ujetý Vozokm pro vozidla poháněná naftou. Do ujetých kilometrů se započítává pouze vzdálenost předpokládaná podle Jízdního řádu. Obdobně Dopravce postupuje ve sloupci **K12:K34** pro vozidla poháněná stlačeným zemním plynem (CNG), respektive ve sloupci **L13:L34** pro elektro.

Dopravce by měl dobře zvážit zadání jednotkových nákladů, neboť tyto nabízené náklady jsou v dalších letech trvání Smlouvy indexovány a přepočítávány na základě podílů různých typů pohonů (více v kapitole 3.10). Zadání jednotkových nákladů na tomto listu tedy ovlivní ekonomiku Dopravce na celé období Smlouvy, proto by měly reálně odpovídat předpokládaným celkovým nákladům při předpokládané celkové ujeté vzdálenosti na úrovni desetinásobku Výchozího rozsahu Služby.

Všechny jednotkové ceny zadávané v oblasti **J11:L34** vstupují do dalších výpočtů v hodnotách zaokrouhlených na tři desetinná místa.

### 3.3.3 Souhrnná tabulka technických kritérií

Do Souhrnné tabulky technických kritérií Dopravce zadává relativní podíly vozidel nabízených v daném standardu proti celkovému počtu Používaných vozidel. Podíly se zadávají pro každý Dopravní rok zvlášť na základě předpokládaného vývoje vozového parku podle návrhu Dopravce.

Hodnoty k zadávání lze získat s využitím Pomocného nástroje, avšak Dopravce může postupovat odlišným způsobem a vložit jím vypočtené hodnoty rovnou do příslušných buněk Závazného nástroje. Hodnoty Dopravce zadává bez zaokrouhlení, tj. přesně tak, jak je získal z výpočtu v Pomocném nástroji nebo ve vlastním výpočtu. Z tohoto důvodu doporučujeme hodnoty zkopírovat a vložit do Závazného nástroje pomocí příkazu „Vložit hodnoty“, nikoliv ručním zadáním čísel zaokrouhlených na jedno desetinné místo.

Dopravce závazně vloží hodnoty relativních podílů vozidel uváděných pro kritéria (vždy pro první až desátý Dopravní rok):

- Velikostní kategorie (kritérium „11.5 – 13.0 m“) do buněk **E44:N44**;
- Palivo (kritérium „CNG“) do buněk **E46:N46**;
- Palivo (kritérium „elektro“) do buněk **E47:N47**;
- Klimatizace (kritérium „ano“) do buněk **E48:N48**;
- Nízkopodlažnost (kritérium „ano“) do buněk **E50:N50**.

Pokud by vložené podíly nesplňovaly minimální požadavky technických kritérií, zadaných v listu „NASTAVENI ZADAVATELE“, podbarví se buňky červeně.

Všechny procentuální podíly zadávané v oblasti **E44:N50** vstupují do výpočtů v hodnotách bez zaokrouhlení.

Vložené hodnoty ovlivňují nejen bodové hodnocení dílčího hodnotícího kritéria „Technická kritéria nabídky“, ale promlouvají také do kalkulace Jednotkových cen v následujících letech trvání Smlouvy (podrobněji v listu „Beh smlouvy“, respektive v kapitole 3.10).

### 3.4 List „Technicke hodnoceni“

Na tomto listu již Dopravce nic nezadáva, naopak může zde vidět výsledky své nabídky, jak bude posuzována v rámci dílčího hodnotícího kritéria „Technická kritéria nabídky“. Kdo využil Pomocného nástroje pro výpočet vstupních kritérií, najde totožnou tabulku jako výstup tohoto Pomocného nástroje.

V první tabulce „Hodnocení dílčího hodnotícího kritéria "Technická kritéria nabídky"“ (buňky **B5:M8**) je proveden finální výpočet bodového hodnocení pro sub-kritéria dílčího hodnotícího kritéria „Technická kritéria nabídky“, která se Zadavatel rozhodl hodnotit.

Níže umístěná „Souhrnná tabulka technických kritérií“ (buňky **B16:M26**) nabízí výsledky každoročních podílů vozidel nabízených v daném standardu proti celkovému počtu Používaných vozidel. Připomeňme, že tato souhrnná tabulka je důležitá ve čtyřech souvisejících dopadech:

- Dopravce podle ní obdrží body v rámci dílčího hodnotícího kritéria „Technická kritéria nabídky“;
- Dopravce se jí zavazuje, že dodrží relativní podíly kritérií zadávaných v listu „NABIDKA DOPRAVCE“ za každý Dopravní rok;
- Dopravce jí prokazuje, že splnil minimální požadavky technických kritérií, zadaných v listu „NASTAVENI ZADAVATELE“;
- v průběhu Smlouvy se počítá Vážená průměrná jednotková cena (Vážená průměrná cena za Vozokm v příslušném Dopravním roce), tj. ta cena, podle které Kompenzace bude skutečně počítána, na základě nabízeného podílu vozidel s daným typem pohonu v každém Dopravním roce.

#### Výpočet dílčího hodnotícího kritéria „Technická kritéria nabídky“

První krok výpočtu probíhá tak, že pro každé sub-kritérium je spočítán aritmetický průměr z každoročních podílů vozidel nabízených v daném standardu proti celkovému počtu Používaných vozidel. Tyto výsledky jsou patrné v buňkách **D6:D8**. Protože nejlepší nabídkou je ve všech případech dosažení 100% relativního podílu, odpovídá počet přidělených bodů v buňkách **H6:H8** procentuálním hodnotám v buňkách **D6:D8**.

V druhém kroku pak následuje převážení získaných bodů vahami sub-kritérií v buňkách **J6:J8** určených Zadavatelem na listu „NASTAVENI ZADAVATELE“. Převáženy, tedy konečný počet bodů za dílčí hodnotící

kritérium „Technická kritéria nabídky“, je pak sečten do buňky **L10**, odkud vstoupí do konečného hodnocení nabídek s přesností na dvě desetinná místa.

### 3.5 List „Financni hodnoceni“

Na listu „Financni hodnoceni“ probíhá výpočet dílčího hodnotícího kritéria „Nabídková cena“. Nabídková cena je spočtena jako vážená cena (vážený průměr) ze dvou dílčích nabídkových cen, a to konkrétně:

- (i) z nabídkové ceny **Vážený průměr nabídkové ceny za 1 Vozokm pro modelové výkony** (vypočtena jako jedna jednotková cena pro všechny typy pohonu - nafta, CNG, elektro za celou dobu plnění veřejné zakázky, dle podílu jednotlivých druhů pohonu v průběhu celého plnění veřejné zakázky) a
- (ii) z přepočtené nabídkové ceny **Cena za Vozokm pro upravené výkony a upravený počet vozidel** (vypočtena jako jedna jednotková cena pro všechny typy pohonu – nafta, CNG, elektro za celou dobu plnění veřejné zakázky dle podílu jednotlivých druhů pohonu v průběhu celého plnění veřejné zakázky při změněném – sníženém rozsahu dopravních výkonů a změněném – sníženém počtu vozidel (list „NASTAVENI ZADAVATELE, buňky **H19** a **H20**).

Pro účely výpočtu Nabídkové ceny má dílčí nabídková cena Vážený průměr nabídkové ceny za 1 Vozokm pro modelové výkony váhu 75 % a dílčí nabídková cena Cena za Vozokm pro upravené výkony a upravený počet vozidel váhu 25 %.

#### Výpočet dílčího hodnotícího kritéria „Nabídková cena“

Výpočet vychází z Celkové částky jednotkových cen za Vozokm podle typu pohonu. Dopravce jednotkové ceny zadával v listu „NABIDKA DOPRAVCE“ v buňkách **J11:L34**. Tyto Celkové částky jsou pro lepší orientaci zobrazeny také v buňkách **G5:I5** přímo na listu „Financni hodnoceni“.

Z těchto hodnot je spočten vážený průměr za celé období veřejné zakázky (10 let). Vahami jsou zde průměrné roční ujeté kilometry za jednotlivé typy pohonu, spočtené podle podílů jednotlivých typů Paliva dle nabídky Dopravce v listu NABIDKA DOPRAVCE v buňkách **E45:N47**. (Jedinou výjimkou je v případě nákladů za pohonnou hmotu CNG, které jsou také předmětem indexace k zohlednění vlivu již známého zvýšení spotřební daně na CNG.) Výsledná hodnota tohoto výpočtu je vložena do buňky **J5**. Tím je určena váha dílčí nabídkové ceny pro modelový (výchozí) stav. Samotný výpočet probíhá v listu „Cenova nabídka CELKOVA“.

Ve druhém kroku je podle stejných principů vypočtena Přepočtená cenová nabídka. Do výpočtu vstupují upravené výkony a upravený počet Používaných vozidel, které jsou zadány na listu „NASTAVENI ZADAVATELE“ v buňce **H19** a **H20**. Ve výpočtu se také projevuje struktura nákladů pro jednotlivé položky cenotvorby, v rozlišení na variabilní složku podle Vozokm, variabilní složku podle vozidel a fixní složku.

Z přepočtených jednotkových cen za Vozokm podle typu pohonu je opět vypočítán vážený průměr za celé období veřejné zakázky (10 let). Vahami jsou zde průměrné roční ujeté kilometry za jednotlivé typy pohonu, spočtené podle podílů jednotlivých typů Paliva dle nabídky Dopravce v listu NABIDKA DOPRAVCE v buňkách **E45:N47** (opět se stejnou poznámkou ve vztahu k indexaci nákladů za pohonnou hmotu CNG). Výsledná hodnota tohoto výpočtu je vložena do buňky **J7**. Tím je určena hodnota druhé dílčí nabídkové ceny pro hodnocení „Nabídkové ceny“. Samotný výpočet probíhá v listu „Cenova nabídka PREPOCTENA“.

Třetím a posledním krokem je výpočet Vážené průměrné nabídkové ceny za 1 Vozokm. Podíl Přepočtené cenové nabídky je zadán v listu „NASTAVENI ZADAVATELE“, podíl modelové (výchozí) nabídky pak je doplňkem do 100 %. Výsledek v buňce **J9** na listu „Financni hodnoceni“ je hodnocen v rámci dílčího hodnotícího kritéria „Nabídková cena“, a to s přesností na haléře.

### 3.6 Listy „Cenova nabídka CELKOVA“ a „Cenova nabídka PŘEPOČTENÁ“

Oba listy mají totožnou strukturu, zobrazují však rozdílné hodnoty vlivem rozdílného vstupního zadání:

- Cenová nabídka CELKOVÁ zobrazuje výchozí (nabídkový) stav;
- Cenová nabídka PŘEPOČTENÁ zobrazuje stav pro upravené výkony a upravený počet vozidel, které jsou zadány na listu „NASTAVENI ZADAVATELE“ v buňce **H19** a **H20**.

Ve sloupci **I6:I31** jsou zobrazené náklady spočítané na Vozokm, tedy ze stejného základu, jaký je vložen Dopravcem v nabídce z listu „NABIDKA DOPRAVCE“.

Na listech je uváděna vážená cena za všechny typy pohonu, kde vahami jsou průměrné roční ujeté kilometry za jednotlivé typy pohonu podle nabídky Dopravce za celé období trvání Smlouvy. Protože jsou tyto listy přímo provázané s listem „Financni hodnoceni“, odkazujeme pro podrobnější informace na předchozí kapitulu 3.5.

### 3.7 Listy „Cenova nabídka NAFTA“, „Cenova nabídka CNG“, „Cenova nabídka „ELEKTRO“

Tři listy cenové nabídky, rozdělené podle typu pohonů, jsou v Závazném nástroji zařazeny především z informativních a kontrolních důvodů (a také pro výpočet vlivu indexace na náklady pohonné hmoty CNG). Dopravce zde může vysledovat (v šedé oblasti K2:X37), jak se jeho zadání nabídky v listu „NABIDKA DOPRAVCE“ projeví v absolutních částkách a v průběhu času mezi prvním a desátým Dopravním rokem.

V řádku **L34:W34** je vložen výpočet průměrné ujeté vzdálenosti za daný typ pohonu během trvání zakázky. Na tento parametr je odkazováno mj. při výpočtu vážených průměrů na listu „Financni hodnoceni“. Založen je na Dopravcem zvolených poměrech jednotlivých typů pohonu pro každý Dopravní rok v rámci technického hodnocení a Výchozím rozsahu Služby.

### 3.8 List „Cenove indexy“

Do oranžově podbarvených buněk v oblastech **E5: N14** bude Zadavatel vkládat hodnoty cenových indexů pojmenovaných ve sloupci **B5:B14** před začátkem každého Dopravního roku.

Cenové indexy se vážou k jednotné struktuře cenotvorby, představené v kapitole 3.1. Pro každou položku je přiřazen příslušný index, jak je patrné ze sloupce **I31:I54**.

### 3.9 List „Vypocty indexu“

Na tomto výpočtovém listu je patrný převod různých hodnot indexů na společnou bázi. Sledovat se zde může vývoj cenových indexů v průběhu času ve vztahu k výchozímu roku, stejně jako zařazení cenových indexů k cenotvorným položkám, opět ve vztahu k výchozímu roku.



### 3.10 List „Beh smlouvy“

Na tomto listu probíhá výpočet jednotkových cen pro každý Dopravní rok, a to pro tři účely:

- cena za poptávaný Vozokm (tj. dle poptávaného rozsahu Jízdního řádu);
- cena za Vozokm pro neujetý spoj, pokud důvod pro neujetí nebyl na straně Dopravce;
- cena za vozokm pro spoj vedený po Objížďce.

V řádku **D5:M5** probíhá zadání poptávaných Vozokm tj. Roční ujeté vzdálenosti podle Jízdního řádu připraveného pro konkrétní Dopravní rok. Podle této hodnoty se rozhoduje, zda výpočet jednotkových cen poběží v režimu:

- pohybu v rámci intervalu od hodnoty **F8** do hodnoty **H8** Na listu „NASTAVENI ZADAVATELE“ pro změnu Výchozího rozsahu Služby zadaného v buňce **H10** na totožném listu (tzv. „v pásnu“);
- pohybu nad rámec intervalu od hodnoty **F8** do hodnoty **H8** Na listu „NASTAVENI ZADAVATELE“ (tzv. „mimo pásnu“);

#### 3.10.1 Cena za Vozokm bez přejezdů, tj. dle poptávaného rozsahu Jízdního řádu

Pokud se Roční ujetá vzdálenost stanovená pro nový Dopravní rok pohybuje „v pásnu“, dochází k přepočtu ceny za poptávaný Vozokm pro daný typ pohonu jen podle cenové indexace. Následně je vypočtena Vážená průměrná jednotková cena, sdružující všechny druhy pohonu do jedné výsledné ceny. Tato cena je určena váženým průměrem podle zastoupení (procentuálního poměru) vozidel jednotlivých typů pohonu na daný Dopravní rok v Nabídce Dopravce. Postup tak v principu odpovídá obdobnému výpočtu pro dílčí hodnotící kritérium „Nabídková cena“.

Výši jednotkové ceny při pohybu „v pásnu“ počet vozidel v rozdělení typů pohonu neovlivňuje, neboť poměr se řídí nabídkou Dopravce pro daný rok, nikoliv skutečným počtem vozidel. „V pásnu“ je také zafixován počet vozidel na úrovni Výchozího počtu Používaných vozidel, přestože by reálný provoz vyžadoval jiný počet vozidel (ať již nižší či vyšší).

Přesáhnou-li poptávané Vozokm pro nový Dopravní rok hranici „pásma“, vstupují do výpočtu navíc tyto faktory:

- konkrétní hodnota poptávaných Vozokm;
- Aktualizovaný počet Používaných vozidel ve smyslu Smlouvy.

Třetím faktorem, který přechází z varianty „v pásnu“, je cenová indexace jednotkových cen. Následuje výpočet Vážené průměrné jednotkové ceny, obdobně jako při pohybu „v pásnu“, tedy váženým průměrem podle zastoupení vozidel jednotlivých typů pohonu na daný Dopravní rok v technickém hodnocení nabídky.

Jak je zřejmé z předchozího odstavce, při pohybu „mimo pásnu“ je zadání Aktualizovaného počtu Používaných vozidel (buňky **D8:M8**) důležité pro přepočet jednotkové ceny za ujetý Vozokm v rozdělení typů pohonu. Doporučujeme v tomto kontextu pečlivě se seznámit s postupem pro určení Aktualizovaného počtu Používaných vozidel dle Smlouvy.

#### 3.10.2 Cena Vozokm neujetého Spoje

Pokud nastane situace, kdy Dopravce některé spoje neuskuteční nebo je uskuteční ve zkrácené podobě (typicky z důvodu vyšší moci nebo na pokyn Zadavatele), je za tyto spoje oprávněn inkasovat část ceny odpovídající fixním nákladům a variabilním nákladům podle vozidel. Výpočet probíhá nejprve pro jednotlivé typy pohonu (v buňkách **D21:M23**).

Poté probíhá výpočet vážené průměrné ceny do buněk **D24:M24** obdobným způsobem jako pro cenu dle poptávaného Jízdního řádu, tedy podle zastoupení vozidel jednotlivých typů pohonu na daný Dopravní rok v Nabídce Dopravce.

Podmínky pro přiznání těchto nákladů za neujeté Spoje jsou upřesněny ve Smlouvě.

### **3.10.3 Cena za Objížd'ky**

Za situace, kdy Dopravce vlivem Objížděk ujede větší vzdálenost, než předpokládá Jízdní řád, je za určitých okolností za tento rozdíl oprávněn inkasovat část ceny odpovídající variabilním nákladům podle vozokilometrů (pro větší podrobnost viz čl. 1.2 Výpočet délky Objížděk v Příloze č. 17 Zadávací dokumentace „Výpočet kompenzace“). Výpočet probíhá nejprve pro jednotlivé typy pohonu (v buňkách **D28:M30**).

Poté probíhá výpočet vážené průměrné ceny do buněk **D31:M31** obdobným způsobem jako pro cenu dle poptávaného Jízdního řádu, tedy podle zastoupení vozidel jednotlivých typů pohonu na daný Dopravní rok v Nabídce Dopravce.

Podmínky pro přiznání těchto nákladů za Objížd'ky jsou rovněž upřesněny ve Smlouvě.

### **3.11 Listy „Vypočty NAFTA“, „Vypočty CNG“, „Vypočty ELEKTRO“**

Na těchto listech je patrný výpočet cenotvorných položek pro každý Dopravní rok. Tyto položky jsou koncové, tj. obsahují v sobě přepočet podle cenových indexů (kapitola 3.8) a běhu smlouvy (kapitola 3.10).